

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 4

Artikel: Genfer Verbindungsbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30024>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Links und rechts an den Hauptbau schliessen sich einseitig offene Urnenhallen, die quadratische Höfe mit Rasen und runden Wasserbecken umschliessen (Tafel 13). Abbildung 4 zeigt den ganzen Bau von der Rückseite mit dem Ofenhaus (von Südwest), Abbildung 5 eine Seitenansicht von Westen, wohin sich das neuere Gräberfeld des Friedhofes erstreckt. Der Vordergrund des Krematoriums (Tafel 11) ist nicht mehr in Benützung; er gibt dem Ganzen ein stimmungsvolles Bild der Vergänglichkeit.

Die Bildhauerarbeiten stammen von den Gebrüdern Schwyzer in Zürich, die vier Fresko-Figuren in den Laternen-Ecken der Kuppel von Kunstmaler Werner Büchly in Lenzburg. Die Baukosten erreichten im Ganzen die Summe von rund 160 000 Fr. Sie werden aufgebracht vom Aargauischen Feuerbestattungs-Verein mit Unterstützung durch Stadt, Kanton und Bund.

Genfer Verbindungsbahn.

Im Anschluss an unsere Mitteilung „Genfer Bahnhof-Angelegenheit“ auf Seite 288 Bd. LIX und Seite 28 dieses Bandes sind wir heute mit freundl. Unterstützung der Generaldirektion der S. B. B. in der Lage, unsern Lesern nebenstehend Uebersichtskarte und Längenprofil der Verbindungsbahn Bahnhof Cornavin bis Eaux-vives, des sog. „Raccordement“ in Genf zu zeigen.

Das vorliegende generelle Projekt ist vom Staatsrat von Genf aufgestellt und vom Bundesrat sowie von der Verwaltung der Schweiz. Bundesbahnen grundsätzlich genehmigt worden; es liegt dem Vertrage zugrunde, dessen Hauptpunkte wir in oben erwähnter Notiz mitteilten.

Ueber die technischen Verhältnisse der Linie geben unsere Abbildungen Auskunft; diese ergänzend sei noch Folgendes bemerkt:

Die Bahn erhält, als Teilstück der künftigen Linie Faucille-Genf-Simplon, zweispurigen Unterbau, aber vorläufig nur eingeleisigen Ausbau; der Minimalradius soll 350 m, die Maximalsteigung 12‰ betragen. Von Cornavin ausgehend, benützt die Bahn zunächst auf 2,260 km die vorhandenen Geleise der Linie Genf-Lyon; die Abzweigung erfolgt hinter dem Friedhof Châtelaine, wo eine Signalstation zu errichten ist. Auf einen 712 m langen Tunnel folgt sodann eine Hochbrücke über die Rhone, die als steinerer Viadukt von 232 m Länge, mit einer Hauptöffnung von 80 m, 38 m über dem Flusse, gedacht ist. Ueber der Bahn ist ein ebenfalls steinerer Aufbau für eine 20 m breite Strasse vorgesehen, sodass hier ein ganz hervorragendes, im ganzen 400 m langes Bauwerk entstehen würde. Es folgt wieder ein längerer Tunnel unter dem schon stark bebauten Quartier „Petit Lancy“; sodann nach Ueberschreitung des Flüsschens Aire beim Pont rouge der 6 m über dem Strassen-niveau liegende Bahnhof Plainpalais-Lancy, dessen Aufnahmegebäude in der Axe der aus der Stadt herausführenden Haupt-Radialstrasse Route des Acacias liegt. Dieser Bahnhof, in Verbindung mit dem südlich anschliessenden weitläufigen Güterbahnhof, wird für die bauliche Entwicklung Genfs auf diesem weitläufigen Industriegelände von grösster Bedeutung sein. Es herrschte sogar in Genf lange Zeit die Meinung vor, es sollte hier in Plainpalais der grosse Zentralbahnhof als Kopfbahnhof errichtet werden; doch hätte dies im Betriebe wesentliche Erschwerungen zur Folge gehabt, weshalb die Absicht aufgegeben wurde. Abermals durch einen Tunnel unter Grange-Colomb hindurch gewinnt die Bahn in nordöstlicher Richtung den Bahnhof Carouge an der Route de Veyrier, an den sich ebenfalls ein kleinerer Güterbahnhof anschliesst.

Vom Bahnhof Carouge aus wird sodann mittels einer eisernen Brücke von 3 × 30 m die Arve überschritten und in einem 1339 m langen Tunnel das Villenquartier von Champel unterfahren. Eine kurze offene Strecke führt endlich in den alten Bahnhof Vollandes der P. L. M., jetzt Bahnhof Eaux-Vives genannt, die gegenwärtige Endstation der Linie nach Annemasse-Savoien.

Die Stationsentfernungen sind folgende:

Bahnhof Cornavin bis Plainpalais-Lancy	5600 m
Plainpalais-Lancy bis Carouge	3020 m
Carouge bis Eaux-Vives	2160 m
Bahnhof Cornavin bis Eaux-Vives	10780 m
Dazu die Strecke Eaux-Vives bis Annemasse rd.	6000 m

Gesamtlänge der S. B. B.-Linie von

Cornavin bis Annemasse rd. 16780 m

Von der neu zu erbauenden Strecke von 8340 m sind nach vorliegendem Projekt 4729 m in Geraden und 3611 m in Kurven; von letztern haben 729 m den Minimalradius von 350 m. Auf der Neubaustrecke beträgt die Maximalsteigung 9‰, auf der bestehenden Strecke Cornavin-Châtelaine 12‰ und auf der Strecke Eaux-Vives-Annemasse 20‰. Niveauübergänge sind gänzlich vermieden, Gelegenheit für Anschluss von Industriegeleisen in Plainpalais-Lancy und Carouge ist reichlich vorhanden.

Die Generaldirektion der S. B. B. beurteilt das Projekt im allgemeinen als gut. Immerhin wird noch zu erwägen sein, ob nicht die Strecke Cornavin-Châtelaine viergeleisig ausgebaut werden sollte, um die Abzweigung auf offener Strecke und damit die Blockstation zu vermeiden. Wie bereits gesagt, haben die S. B. B. dem genferischen Voranschlag von 18 Millionen einen solchen von 25 Millionen gegenübergestellt (mit vorl. eingeleisigem Oberbau 24 Millionen Franken), in dem indessen verschiedene Posten noch nicht berücksichtigt sind. So ist die Rhonebrücke nur für die Bedürfnisse der Bahn berechnet; es fehlen weiter die Beträge für Zufahrtsstrassen (rd. 200 000 Fr.), für die durch Einführung der Verbindungsbahn in den Bahnhof Cornavin dort notwendig werdenden Erweiterungen an Perron- und Abstellgeleisen, für die eventuelle Erweiterung der Geleise auf der Strecke Cornavin-Châtelaine (2,75 Millionen Fr.) und schliesslich für die Erweiterung der Station Eaux-Vives (1,5 bis 2 Mill. Fr.). Die Kostenverteilung ist vereinbart, wie schon mitgeteilt, zu drei gleichen Teilen auf den Kanton Genf, die Eidgenossenschaft und die S. B. B., der Baubeginn ist auf spätestens 1. Januar 1918 festgesetzt. Eine eingehende Darstellung aller mit der Genfer Verbindungsbahn zusammenhängenden Fragen, namentlich auch ihrer geschichtlichen Entwicklung, findet sich in der Botschaft des Schweiz. Bundesrates vom 3. Juni d. J. („Schweiz. Bundesblatt“ vom 12. Juni dieses Jahres).

Wettbewerb für ein Schulhaus mit Turnhalle im Letten, Zürich IV.

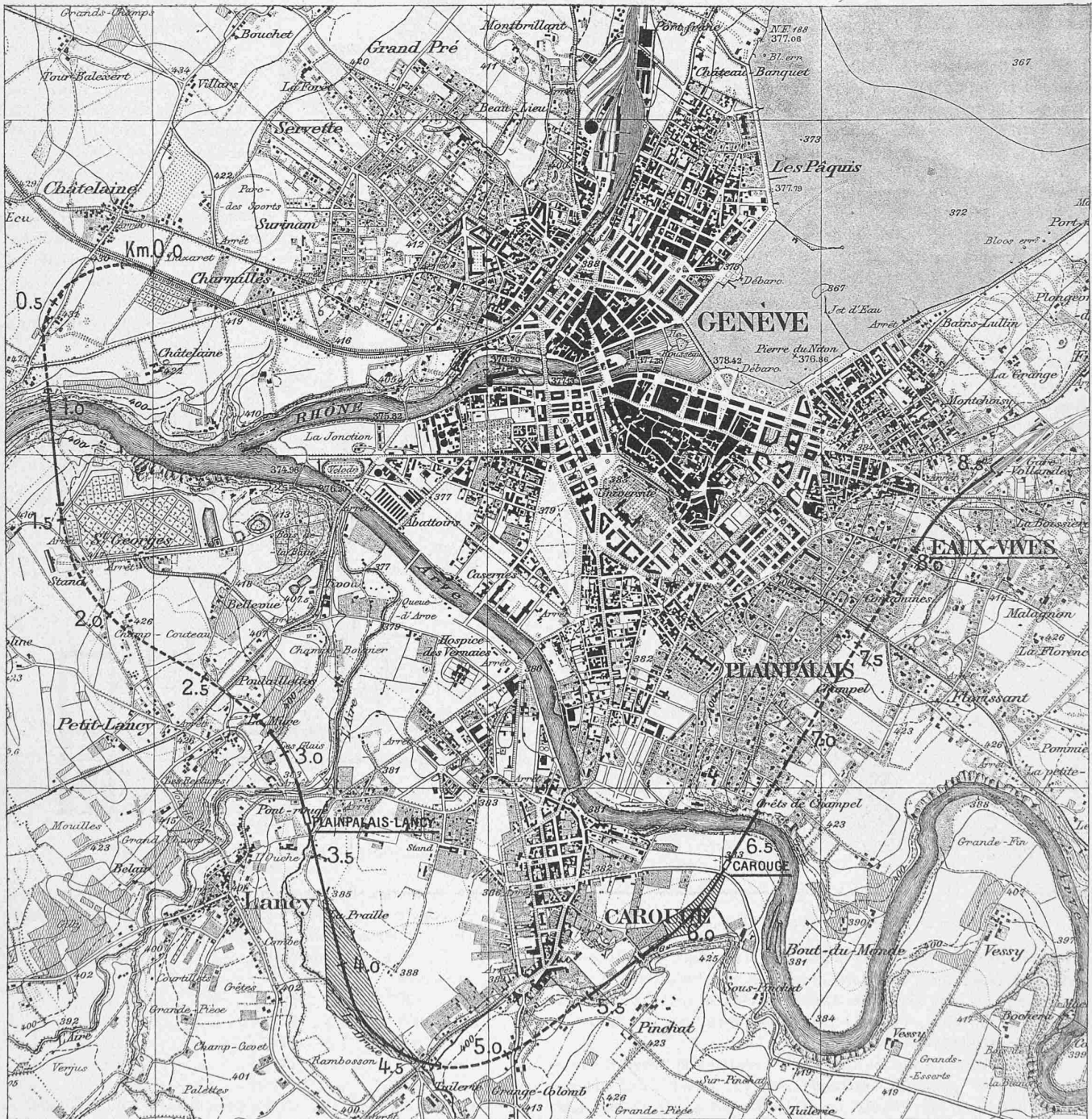
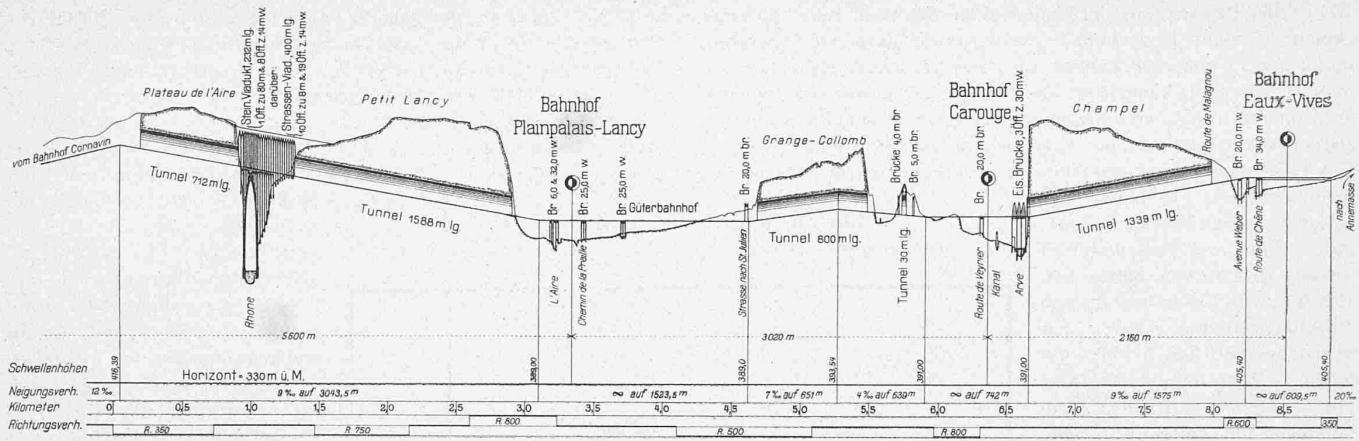
II.

Im Anschluss an den Bericht des Preisgerichts und die wesentlichen Pläne der zwei Entwürfe „Vorbahnhof“ und „Kastanienblüte“ auf den Seiten 36 bis 39 der letzten Nummer bringen wir auf den folgenden Seiten 52 bis 55 auch die Entwürfe mit den Motti „Mues geht über Suppe“ und „Sparsam“ zur Darstellung, die mit einem II. Preis ex aequo bzw. einem III. Preise bedacht worden sind.

Schweiz. Maschinen-Industrie im Jahre 1911.

Aus dem im Juni d. J. versandten Jahresbericht des Vereins schweizerischer Maschinen-Industriellen ist zu sehen, dass der Verein zu Ende 1911 einen Bestand von 142 Werken mit 38 281 Arbeitern aufwies (gegen 141 Werken mit 35 633 Arbeitern mit Schluss 1910), wovon entfielen auf die Kantone Zürich 53 Werke mit 15 435 Arbeitern, Schaffhausen 9 Werke mit 3941, Aargau 9 Werke mit 3909 Arbeitern, Bern 21 Werke mit 2878 Arbeitern, Thurgau 9 Werke mit 2231 Arbeitern usw.

Wie jedes Jahr entnehmen wir dem Jahresberichte einige wesentliche Angaben über Maschineneinfuhr und -Ausfuhr, sowie über Versorgung der Schweiz mit den die Maschinen-Industrie besonders interessierenden Rohmaterialien:



Mit Bewilligung der Schweizerischen Landestopographie vom 26. Juni 1912.

Genfer Verbindungsbahn. — Uebersichtskarte 1:25 000. — Längenprofil Châteline-Eaux-Vives; Masstab 1:50 000 und 1:25 000.